

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

ГОРЯЧИЕ ДНИ
«ЮЖНОЙ»

СТР. 3

29 ДЕКАБРЯ МЫ ДОЛЖНЫ
«ЗАХЛОПНУТЬ» КРЫШКУ РЕАКТОРА

СТР. 4

С ДНЕМ
КАДРОВИКА!

СТР. 5

ДОРОГОЙ ЖИЗНИ –
ДОРОГОЙ ПАМЯТИ

СТР. 7

«СПАССКАЯ»: ВРЕМЯ ПОШЛО!



Вице-губернатор Петербурга Марат Оганесян установил дату открытия строящейся на Сенной площади станции метро «Спасская». Станция должна быть открыта 7 ноября 2013 года. 7 мая Марат Оганесян объявил об этом на закрытом совещании, которое прошло на стройплощадке «Спасской». В совещании приняли участие гендиректор ОАО «Метрострой» Вадим Александров и представители ГУП «Петербургский метрополитен». Открытие «Спасской» даст возможность пассажирам «оранжевой линии» выходить в город сразу, а не переходить для этого на «Сенную» или «Садовую», как это происходит сейчас. Поэтому многие горожане с нетерпением ждут этого события.

Продолжение читайте на стр. 2

Актуально

Заседание президиума ТАР провели в Санкт-Петербурге

17 мая в ОАО «Метрострой» состоялось Заседание Президиума Правления Тоннельной ассоциации России. Традиционно заседания президиума ТАР проходят в Москве, однако на этот раз по предложению члена Президиума В.Н. Александрова выездное заседание было решено провести в Санкт-Петербурге.

На заседании присутствовали члены Президиума ТАР: В.М. Абрамсон, В.Н. Александров, В.В. Внутских, И.Я. Дорман, С.Г. Елгаев и Председатель Правления Г.Я. Штерн. На повестке дня стояло два вопроса: обновление реестра членов ТАР и процедуры оформления членства согласно требованиям современного законодательства, а также размер членских взносов. В своем докладе первый заместитель Председателя Правления ТАР, руководитель исполнительной дирекции ТАР С.Г. Елгаев отметил, что актуальность этих вопросов возникла в связи с реорганизациями и кадровыми перестановками, которые имели место быть в последние годы. Все это отразилось на четкости работы ТАР. Кроме того, изменились законодательные нормы, регулирующие деятельность профессиональных объединений, и назрела необходимость актуализации внутренних документов



ТАР. В результате было принято решение о разработке проекта нового Регламента по приему организаций в члены Тоннельной ассоциации России и ведению Реестра членов Ассоциации. После принятия этих основополагающих документов всем членам ТАР необходимо будет пройти процедуру оформления членства заново, по новым правилам.

Вторым насущным вопросом стал размер членских взносов. Исполнительная дирекция ТАР выступила за повышение членских взносов, так как их размер не менялся с 2011 года и уже недостаточен для нормального функционирования Ассоциации. Однако на заседании было принято решение оставить размер членского взноса неизменным, по крайней мере, до тех пор, пока не будут готовы и утверждены документы, связанные с новыми правилами оформления и ведения Реестра членов ТАР.

После заседания московские гости посетили здание второй сцены Мариинского театра, высоко оценив результаты многолетней работы петербургских строителей. К сожалению, график работы не позволил им остаться на вечерний спектакль и получить полное представление о новой сцене, однако участники встречи отметили, что в целом рабочая встреча прошла успешно, продуктивно и доставила удовольствие всем без исключения.

«СПАССКАЯ»: ВРЕМЯ ПОШЛО!



О ходе строительства «Спасской» «Метростроитель» расспрашивал главного инженера ЗАО СМУ-9 «Метрострой» Дмитрия Сергеевича Кована.

– В ночь с 19 на 20 мая мы поставили на «Спасской» последнюю зону «Е». Операция прошла четко, без происшествий и недоразумений. Благодарим наших поставщиков за своевременно выполненные обязательства. Сейчас предстоит в штатном режиме установить зоны на «точки», определенные проектом.

Следующая задача – подача питания на ВПП «Спасская». Для своевременного пуска станции нашим коллегам из СМУ №13 необходимо в кратчайшие сроки закончить строительство основных конструкций комплекса помещений ВПП. Еще одна, не решенная пока проблема – поставка электрооборудования. Метрострой подготовил специальные «опросные листы» и направил их изготовителям и поставщикам оборудования для высоковольтной подстанции. Для того, чтобы успеть к заданному сроку мы должны получить подтверждение о готовности наших партнеров своевременно поставить это оборудование. Мы ждем подтверждение. По результатам ответов можно будет или твердо рассчитывать на имеющихся поставщиков или их менять, хотя это, конечно, вариант крайний. Нас связывает долгосрочное сотрудничество, поставляемое оборудование внесено в проект, одним словом, выбор производителей

и поставщиков глубоко продуман и основан на опыте продолжительного сотрудничества. Результат долголетней совместной работы – действующие станции. Качество продукции, ее надежность в длительной эксплуатации – все подтверждает правильность выбора поставщика Службой энергоснабжения метрополитена. Кстати, это не такой простой выбор: в списке оборудования есть множество специфических позиций... Нестандартные трансформаторы, высоковольтные щиты и так далее. Безусловно, основные позиции нужно постараться получить от проверенных временем партнеров.



– Каков предстоящий объем работ? Реально его выполнить в предложенные вице-губернатором сроки?

– Вполне реально: последовательность действий и объем электромонтажных работ четко определены и детально отработаны на предыдущих строительных объектах. Добавлю к этому, что изменив технологическую схему монтажа зон эскалаторов, мы сэкономили драгоценное время. На данный момент заканчивается чистовая рихтовка в наклонном ходе эскалаторных зон «Б». Это позволяет уже сейчас вести монтаж всего навесного электрооборудования по трассе эскалаторного (наклонного) хода. Электромонтажный участок №2 нашего СМУ в полном составе приступил к прокладке труб для пропуска кабелей освещения ходков между зонами эскалаторов и прокладке кабелей основного освещения наклонного хода. Эту трудоемкую работу удалось начать раньше за счет правильной организации технологического процесса. Мы смогли заметно снизить чрезмерное рабочее напряжение, которое к финишу обычно возрастает. И это очень здорово, ведь самая «напряженка» – монтаж высоковольтной подстанции – по вышеназванным причинам смещается в конец рабочего цикла. Новая технология позволяет вести монтаж эскалаторов независимо от времени поставки зон «Е», и, что очень важно, параллельно запустить монтаж электрооборудования наклонного хода. И в итоге без сбоев выйти на установленные сроки сдачи выполненной работы. Однако крышу над головой надо иметь обязательно. Пуск эскалаторов «на свежем воздухе», как Вы понимаете, не предусмотрен.



– Как коллектив справляется с поставленной задачей?

– Люди работают очень хорошо. Уверен, что каждый специалист нашего СМУ сделает все возможное, чтобы выполнить в срок взятые Метростроем обязательства. Уже сейчас хотелось бы отметить отличную работу наших ИТРовцев – И.Н. Ершова и А.Ю. Солдатова, звеньевых В.Б. Афанасьева, Э.П. Чернышова, начальников участков №1 и №2 В.В. Мартиновича и А.В. Соколова, заместителя начальника участка №1 Р.С. Кудряшова, заместителя начальника участка №2 А.И. Волкотруба, начальника смены участка №2 С.В. Колкова, электрослесарей-монтажников ПГПО А.А. Золотарева, Д.В. Колко, А.А. Карабача, А.Ю. Ковалева, А.Н. Колесника, В.И. Петрова.



Награждение

МЕТРОСТРОЕВЦАМ ПРИСВОИЛИ НАГРАДЫ



Указом Президента Российской Федерации № 451 от 7 мая 2013 года о награждении государственными наградами Российской Федерации за достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу медалью ордена «За заслуги перед отечеством» II степени награждены:

Алексей Юрьевич СТАРКОВ – главный инженер открытого акционерного общества по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой».

Валерий Дмитриевич КУЗНЕЦОВ – директор Управления механизации – филиала открытого акционерного общества по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой».



Указом Президента Российской Федерации № 404 от 22 апреля 2013 года о награждении государственными наградами Российской Федерации за заслуги в области строительства и многолетний добросовестный труд присвоено почетное звание «Заслуженный строитель Российской Федерации»

Валерию Михайловичу МАРТИНОВИЧУ – начальнику участка закрытого акционерного общества по строительству метрополитена строительно-монтажного управления № 9 «Метрострой».

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

ГОСТы и стандарты

ПРИВЕСТИ СТО В СООТВЕТСТВИЕ С СП 120

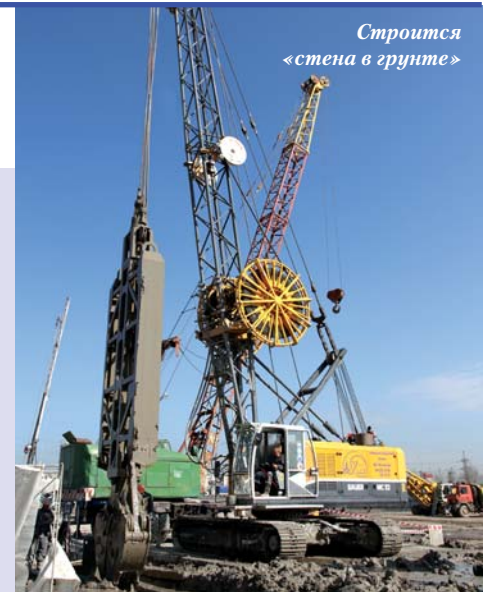
В третьем номере газеты я высказал мнение о необходимости приведения стандартов организации в соответствие со вступившим в действие в 2013 году Сводом правил СП 120.13330.2012 «Метрополитены». После прочтения этого многостраничного документа вижу два пути, по которым можно выполнить поставленную задачу: или формально, заменив ссылки на СНиП 32-02 и СП 32-105 и другие СНиП ссылками на соответствующие Своды правил-актуализированные СНиП, или пересмотреть содержание СТО, приведя его в соответствие с новыми требованиями. Второй путь намного сложнее, так как многие требования сопровождаются ссылками на документы, перечисленные в разделе «Библиография», где названы как документы нормативные (Федеральные Законы, действующие Правила безопасности, инструкции), так и документы рекомендательного и справочного характера (ВСН, Методики и т.п.). Кроме того, в разделе есть ссылки на отмененные и замененные нормативные документы, что тоже необходимо учитывать. Чтобы ввести в СТО требования СП, содержащие ссылки, их придется конкретизировать. И это, по моему, будет самой сложной и трудоемкой работой. Даже описание ее займет не одну страницу. При пересмотре СТО придется учитывать большое количество содержащихся в СП исключений и допущений, отклонений от требований, дополняя их утверждающими эти допуски и исключения документами.

А. Шафер

ГОРЯЧИЕ ДНИ «ЮЖНОЙ»

Итак, первые 110 метров наземной части нового двухпутного тоннеля в виде бетонного ложа без верхнего перекрытия будут готовы в конце июня. Сейчас же в опунтованном котловане метростроители ЗАО «Управление-15 Метрострой» бетонируют крайнюю к будущей станции «Южная» 36-метровую заходку. Отсюда поезда начнут выходить на поверхность. Закончив этот отрезок, бригады бетонщиков ЗАО «Управление-15 Метрострой» переместятся ближе к стартовому котловану, то есть к началу наземной части тоннеля. Здесь, на начальном, а следовательно, и более глубоком (16–12 м) отрезке шпунтовое ограждение уже не подходит – слишком глубоко; под давлением грунта шпунт может «сложиться», поэтому специалисты Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» ведут здесь строительство ограждающей армированной стены в грунте. Параллельно примыкающая к котловану территория укрепляется методом струйной цементации: буровым бригадам ЗАО «СМУ №13 Метрострой» предстоит пробурить порядка двух тысяч буроцементных свай, это, без преувеличения, огромный объем работы. Бригады бурового участка ЗАО «СМУ №13 Метрострой» работают на площадке круглосуточно. Специалисты ЗАО «Метроподземстрой» готовят к строительству следующий, ближайший к стартовому котловану участок галереи, и ждут, когда УМовцы закончат струйную цементацию внутри стартового котлована, чтобы начать выбирать породу и готовить ствол к приемке щита.

Подробнее о ходе подготовительных работ на наземном отрезке трассы «Южная» – «Дунайский проспект» «Метростроитель» попросил рассказать линейных руководителей участков. Эти горные инженеры безвылазно находятся на объекте и решают любые текущие проблемы – технические, бытовые, транспортные и т.д.



Строится «стена в грунте»

Евгений Алексеевич Лысов, начальник участка ЗАО «Управление-15 Метрострой»



В питерском Метрострое Евгений Алексеевич 23 года. Потомственный метростроитель. Студентом ЛИИЖТа пришел в Метрострой на практику, и остался в ЗАО «Управление-15 Метрострой». Прошел все ступени непростой рабочей карьеры: работал арматурщиком, проходчиком, горным мастером, начальником участка.

В должности начальника участка построил наклонный ход станции «Международная». Возводил «Командантский проспект», «Старую Деревню», участвовал в строительстве станций «Чкаловская», «Спортивная», строил малый наклонный ход, натяжную камеру, большой переход станции «Спаская» и многое другое...

– Женя, где больше нравится строить, наверху или под землей?

– Если выбирать – то, конечно же, подземное строительство, но и на поверхности интересно, правда, здесь ты очень зависишь от погодных условий...

АЛЕКСАНДР ДМИТРИЕВИЧ КОСТИКОВ

(ЗАО «Управление-15 Метрострой») – один из лучших слесарей предприятия, в этом году отмечает юбилей – 40 лет работы в Метрострое!



За месяц на строительстве тоннеля было уложено более 900 м³ бетона. Основная проблема этой территории – геология строительного слоя. Сначала полтора метра подболоченного торфа, а дальше вообще непонятно что – подземная городская свалка... На этапе разработки строительной площадки техника увязала в болоте, уже построенные подъездные пути проседали и разрушались, приходилось все время их ремонтировать. Тяжело давались планировка поверхности, экскаваторные работы, раскладка дорожных плит, организация автомобильного движения. Но этот этап позади. Хочется особо отметить безупречную работу бригады Владимира Васильевича Вепрева на всех этапах строительства. Коллектив молодой, но перспективный, ребята трудолюбивые, целеустремленные, сам Владимир в Метрострое работает очень давно, способный, ответственный, энергичный бригадир, отличный спортсмен...

«М»: Через наземный участок тоннеля, вглубь разработки будут подаваться тубинги. Пока еще нельзя сказать, в каком именно месте наземная часть будет оставаться открытой, бригады бетонщиков вынуждены ждать решения проектного института. Как только проектировщики определятся с местоположением проема, метростроители начнут заходками перекрывать тоннель. Для складирования и подачи тубингов в тоннель рядом с проемом будет оборудована специальная площадка. До начала монтажа щита необходимо построить всю наземную часть тоннеля протяженностью в 300 метров.

Для укрепления слабых и водонасыщенных грунтов ЗАО «СМУ №13 Метрострой» выполняет «тотальную» струйную цементацию прилегающего к стартовому котловану участка длиной 68 метров. В общей сложности предстоит пробурить около 2000 скважин – 39 километров бурения. Именно на этом участке в дальнейшем будет организован основной монтаж тоннелепроходческого комплекса.

Станислав Леопольдович Гудайтис ЗАО «СМУ №13 Метрострой», начальник бурового участка: «РАБОТУ ВЫПОЛНИМ В УСТАНОВЛЕННЫЕ СРОКИ»

– Буровые работы ведутся со 2 мая, на сегодняшний день в активе буровиков 202 скважины. Выполнение же всего объема струйной цементации займет около четырех месяцев. В сутки удается пробурить до 20 скважин. Работы ведутся вахтовым методом: четыре буровые бригады попарно работают день-ночь по пятнадцать дней. Все ребята работают очень хорошо, специалисты опытные, работу свою знают досконально, к любому заданию относятся ответственно. Буровой участок создан в нашем СМУ недавно, но перспективы у него, мне кажется, отличные.

У НАС ВПЕРЕДИ СЕРЬЕЗНАЯ РАБОТА (рассказывает Евгений Кичигин)

– Когда бригады Управления механизации пробурят скважины и выполнят струйную цементацию внутри стартового котлована, мы начнем выбирать породу и готовить ствол к приемке щита. Породу из ствола будет выбираться по контуру котлована специальным «длинноруким» экскаватором на глубину до 19 метров, загружаться в автомобиль и вывозиться со стройплощадки. Стартанув, щит взламывает стену ствола,



АНЖЕЛА КАМАЛОВА – маркшейдер ЗАО «Метроподземстрой»

именно в том месте, где специально установлен не металлический, а углепластиковый армокаркас и начнет проходку в направлении кольцевой автодороги.

Сейчас же мы заканчиваем подготовку оголовка ствола, готовим площадку под разгрузку тяжелых деталей щита, начинаем монтаж подкрановых путей. Оголовок будет готов уже в конце этого месяца. Следующий этап – выборка грунта и подготовка к строительству ближайшего к стартовому котловану участка галереи, это серьезная работа с большим объемом железобетонных конструкций, гидроизоляции и т.д.



Евгений Геннадьевич Кичигин, начальник участка ЗАО «Метроподземстрой»

Евгений Кичигин закончил горный факультет петербургского Горного университета, отслужил в армии, поротал руководителем работ в карьерах на добыче песка, а шесть лет назад пришел в Метрострой и связал свою жизнь с подземным строительством. Станцию «Волковская» строил уже в должности горного мастера. «Работу свою знаю, понимаю, работа нужная, востребованная, живая. Все время возникают новые задачи, появляется новая техника, часто переходим на новые строительные объекты – все это очень интересно».

Игорь Владимирович Заяц, руководитель работ Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой»: «НАША ЗАДАЧА – УСТРОЙСТВО 25 СВАЙ В СУТКИ...»

– Монтаж режущего органа – самой сложной и тяжелой части щита – начнется в стартовом котловане, поэтому на отметке – 18 метров мы должны сделать очень прочное дно. Для стабилизации грунта основания котлована, методом струйной цементации формируются четырехметровая грунтобетонная подошва. Затем из котлована выбирается грунт, над подошвой сооружается мощная железобетонная подушка, на которую монтажники опустят части режущего органа и начнут монтаж.



«М»: При движении щита поверхностный слой не должен выдавливаться или деформироваться, ведь впереди кольцевая дорога. Поэтому, чтобы обеспечить целостность поверхности на территории за стартовым котлованом, УМовцы выполняют здесь струйное укрепление грунта. Монтаж щита будет производиться в его наклонном положении, а с набором глубины его постепенно выведут на горизонтальную проходку.

– Сейчас Управление механизации занимается струйной цементацией стартового котлована. Всего в стартовом котловане проектом предусмотрено установить 1215 свай для формирования в подошве котлована плотного грунтобетонного массива. На сегодняшний день установлено более 300 свай. К сожалению, под нашу тяжелую буровую технику не была отлита монолитная плита со вставленными кондукторами, через которые можно было бы выполнять струйную цементацию. Приходится бурить бетонные плиты, просто положенные на грунт. Это вносит в работу определенную напряженность... Пока больше 20 свай в сутки забурить не удастся. Тем не менее, темп работ мы постоянно наращиваем, наша задача – выйти на суточный объем в 25 свай.



СТРОИМ НАЗЕМНУЮ ЧАСТЬ ТОННЕЛЯ (рассказывает Евгений Лысов)

– В границах котлована будущей галереи экскаваторы вынимают грунт, поверхность подсыпается песком и щебнем, трамбуется. В основании котлована выполняется армированная бетонная стяжка. По стяжке укладывается гидроизоляция и наступает решающий момент: вяжется арматура и заливается плита основания тоннеля. Следующим этапом монтируются армокаркасы стен, выставляется стеновая опалубка и заливается стеновой бетон. Через определенное время на готовые стены галереи тоннеля крепится гидроизоляция.

«М»: Казалось бы, тяжелое, рутинное дело. Оно так и есть, если бы не одно обстоятельство, превращающее будничную работу в настоящую магию: из камня, металла и бетона возникают новые станции и к ним начинают приходить поезда...

– На бетонировании наземной части тоннеля четыре бригады строителей ЗАО «Управление-15 Метрострой» работают в круглосуточном скользящем графике, утро-день-вечер-ночь.



Бригада Владимира Васильевича Вепрева в полном составе. Успехов в вашем нелегком труде и спасибо за новые станции!

Слева направо: Владимир Васильевич Васильев, Владимир Анатольевич Молчанов, Леонид Алексеевич Пухов, Георгий Леонидович Пухов, Константин Иванович Анисимов, Владимир Васильевич Вепрев, бригадир

Трудовые будни

29 ДЕКАБРЯ МЫ ДОЛЖНЫ «ЗАХЛОПНУТЬ» КРЫШКУ РЕАКТОРА



Павел Владимирович Мозеров, исполнительный директор проекта возведения первого энергоблока ЛАЭС-2 в Сосновом Бору рассказывает читателям нашей газеты подробности беспрецедентного строительства. Основная задача сейчас – выход на сборку полярного крана, окончание строительства внутренних конструкций в гермообъеме и монтаж купольной части реактора. Ключевое событие – монтаж корпуса реактора.

– В сентябре 2012 года специалисты нашего доблестного Управления механизации вышли на монтаж сегментов внутренней защитной оболочки и силами ЗАО «Компакт» выполнили бетонирование до отметки 19.600 м. В некоторых случаях сегменты включали облицовку, фрагменты арматуры, каналобразователи и многое другое. Получилось четырнадцать таких сегментов, весом от 7 до 52 тонн. Монтаж сегментов производился краном грузоподъемностью 750 тонн. В наружной и внутренней оболочке реактора на отметке +26 м силами Управления механизации были смонтированы две закладные детали транспортного шлюза. Проделана консолидная работа – заварено более трехсот погонных метров швов, которые прошли рентген-контроль. При этом бетонирование наружной и внутренней оболочек велось параллельно. Строители дошли до отметки +27 м, а на специальном стапеле рядом с реактором на отметке +34 м приступили к сборке верхней части гермооблицовки с отметки +34 м до отметки +41 м. Это порядка 400 закладных деталей с допусками от 2 до 5 мм и гермопроходами с еще более жесткими допусками.

В это же время на втором энергоблоке начинался монтаж тяжеловесов, поэтому генпродрайчиком было принято решение переместить старый кран на второй блок, а на его место установить другой, грузоподъемностью уже 1350 т.



Симпатичный геодезист ЗАО «ТО-3 Метрострой» Карина Оболешева

22 апреля УМовцы смонтировали «банку», как говорят строители. Это была колоссальная работа: установлены все поддерживающие каркасы, поставлена соответствующая траверса, закреплены канаты. В ночь с 22 на 23 апреля конструкцию смонтировали на отметке +41 м. «Банка» – это единая верхняя часть внутренней защитной металлической оболочки реактора, защищающая его от любых нештатных аварийных ситуаций. Вообще, защитная гермооблицовка реактора начинается с фундаментной плиты, поднимается по стенам до отметки +44 м и идет на замыкание в купольной части, создавая герметичный металлический объем. Завершен очередной сложнейший этап строительства. А в ближайшее время, несколько изменив конструкцию стапеля, УМовцы начнут собирать купольную часть гермооблицовки.

Внутренняя оболочка реактора – весьма сложная инженерная конструкция, с огромным объемом армирования и бетонных работ. В ней «сидит» и так называемая система постнатяжения: в бетоне установлены каналобразователи, в которые впоследствии будут заведены «арматурные пучки» из стальных канатов. По завершению бетонирования оболочки канаты натягиваются, таким способом оболочка обжимается, набирая проектную жесткость и прочность. На этом строительстве внутренняя оболочка реактора, пожалуй, самый сложный и ответственный конструктив, который будет сдаваться Ростехнадзору. К примеру, бетон марки Б-60 нигде, кроме как на внутренней оболочке, не применяется.

Как неотъемлемая часть внутренней оболочки гермооблицовка прежде всего выполняет функцию защиты от выхода радиации. Кстати, доступ в гермообъем возможен лишь из трех мест: из двух пешеходных шлюзов и через транспортный шлюз, через который подается тяжеловесное оборудование, такое, как корпус реактора, парогенераторы и т.п.

В свою очередь, железобетонная наружная оболочка служит для отражения мощных внешних воздействий. Она, к слову, выдержит падение самолета «Боинг».

Сейчас мы продолжаем параллельное сооружение наружной и внутренней оболочек. Разработана специальная система опалубки, которая позволяет вести их строительство практически одновременно. Вначале сооружается «заходка» наружной оболочки с использованием двухсторонней опалубки, а через 4–5 дней мы, опираясь на набравший прочность бетон наружной оболочки, устанавливаем опалубку внутренней оболочки и начинаем ее бетонирование. Затем ослабляем крепления и с помощью специальной гидравлики перемещаем опалубку на следующий, верхний ярус. Эта работа на высоте производится без подъемного крана. На сегодняшний день оболочки находятся на отметке +31.500 м, а гермооблицовка поднята до отметки +44.2 м. Чтобы сократить



Монтажник ЗАО «Тоннельный отряд-3» В.П. Беликов: «Работаем помаленьку...»



Монтажник ЗАО «Компакт» Н.А. Сыщиков: «Эй, наверху, пора обедать...»

время бетонирования наружной оболочки, сегодня было принято решение поднимать сразу два яруса одной заходкой и, таким образом, достичь отметки +39.500 м. Работа огромная – для начала предстоит по 130-метровому периметру установить почти 600 тонн арматуры... Рассчитываем закончить к 12 июня. На этой отметке мы смонтируем и заармируем консоли для установки полярного крана и после бетонирования приступим к монтажу подкрановых балок и кругового рельса. Параллельно



Мастер ЗАО «ТО-3 Метрострой» С.Н. Александров и арматурщик Н.И. Балека на строительстве насосной станции 10URD

дойдем до отметки +44 м, и далее на набравшем прочность бетоне смонтируем полярный кран для будущего такелажа корпуса реактора. Внутренние строительные конструкции в гермообъеме к этому моменту должны подойти к отметке +26 м. Мы очень серьезно готовимся к бетонированию перекрытия на отметке +26 м. Это порядка 400 закладных деталей с допусками от 2 до 5 мм и гермопроходами с еще более жесткими допусками.

На внутренней защитной оболочке ведется армирование и монтаж консолей под полярный кран. Этим занимаются специалисты ЗАО «Тоннельный отряд-3».

Впереди сложнейший такелаж 320-тонного корпуса реактора внутрь гермообъема через транспортное окно транспортного шлюза и его монтаж в шахте реактора. В специальном «колодце перегрузки»



корпус реактора из горизонтального будет переведен в вертикальное положение и установлен на опоры в шахте реактора. Через это же транспортное окно в зону реактора будут поданы и смонтированы четыре парогенератора. Сейчас в шахте реактора МСУ-90 готовится к монтажу сухой защиты упорной и опорной ферм.

Темпы строительства мы выдерживаем, но должен, тем не менее, оговориться, что первоначальные сроки пробного пуска первого энергоблока в 2014 году руководством ОАО «Концерн Росэнергоатом» были пересмотрены. Новый ориентировочный срок пробного пуска – середина 2015 года. И это понятно: в России мы первые, кто



УДАРНАЯ БРИГАДА М.С. СЕВАСТЬЯНОВА. Монтажники Управления механизации готовят под сварку соединения гермооблицовки на отметке 44,6 м. Слева направо: В.А. Родионов, В.В. Кутный, Е.Н. Николаев, А.Б. Оборотов, К.Ю. Антон – мастер, С.Н. Безбородов, С.В. Куликов

29 декабря мы должны «захлопнуть» крышку реактора.

Продолжается сооружение стен бассейна выдержки с использованием особотяжелого бетона с вкраплением чугушной дробы, объемная масса которого больше 3,7 т. на м³ бетона.

Что касается градирни №1, здесь после гидроиспытаний трубопроводов мы переходим к монтажу водоносителя и водоулавителя. На градирне №2 к середине июля закончим вытяжную башню, затем приступим к гидроизоляции, построим внутри градирни сборный ж/б каркас и займемся прокладкой трубопроводов.

По предварительному договору с генпродрайчиком, во втором энергоблоке нам отдадут строительство третьей градирни, которое начнется в этом году. Эта градирня в диаметре будет уже не 120, а 128 метров, а по высоте не 150, а 167 метров. Мы построим ее силами ЗАО «СМУ №13 Метрострой».

построит атомную станцию по проекту АЭС-2006, разработанному ОАО «СПбАЭП». Проект АЭС-2006 – это современный и безопасный проект поколения 3+, в то время как пострадавшие в Японии (АЭС «Фукусима-1») энергоблоки – 1 поколения. Как первопроходцы нового проекта, мы неизбежно сталкиваемся со многими трудностями и проблемами, решать которые приходится, опять же, впервые. Но есть и еще одно важное обстоятельство: из четырех блоков ЛАЭС-1 действуют всего три. Второй блок работает на меньших мощностях. В некоторых районах Северо-Запада возникает дефицит электроэнергии, которую вынуждены компенсировать за счет Кольской АЭС. Станции почти 40 лет. Ее ресурс практически исчерпан. Поэтому крайне важно запустить первый блок АЭС-2 быстро, но главное – без сбоев. Кстати, наша станция рассчитана на 60 лет эксплуатации.



День кадровика

С ДНЕМ КАДРОВИКА!



Уважаемые коллеги-кадровики!
 Поздравляем вас с профессиональным праздником – Днем кадровика!
 Желаем, чтобы все ваши трудовые старания вознаграждались непременно успехом, чтобы вы с легкостью достигали поставленных целей, а в жизни вам всегда сопутствовали удача, счастье и радость! Пусть вас неизменно окружают родные и близкие люди, дарящие вам любовь, тепло и понимание!

Заместитель генерального директора ОАО «Метрострой» по персоналу и управлению имуществом Валентина Петровна Забородина
Начальник отдела по работе с персоналом Ольга Романовна Ларионова

24 мая сотрудники кадровых служб отметили свой профессиональный праздник – День кадрового работника. Эта дата была выбрана не случайно: 24 мая 1835 года в царской России вышло постановление «Об отношении между хозяевами фабричных заведений и рабочими людьми, поступающими на оные по найму». Это был первый документ, регламентирующий взаимоотношения работодателя и наемного работника в нашей стране. День кадровика отмечается в России с 2005 года по инициативе Всероссийского кадрового конгресса.

Сегодня в любой, даже самой небольшой компании, есть сотрудник, отвечающий за работу с персоналом. В крупных же организациях, таких, как Метрострой, годами вырабатываются взаимоотношения между кадровым отделом управления и кадровыми службами строительно-монтажных управлений, филиалов, дочерних и зависимых организаций. Кадровый организм Метростроя – это дружный и крепкий коллектив, всегда готовый прийти на помощь и оказать поддержку.

Работа с персоналом – ответственный и кропотливый труд. Именно от профессионализма кадровых работников зависит состав штата сотрудников и, как результат, успешное функционирование всей организации. Грамотное управление кадрами, построение надежных взаимоотношений между сотрудниками и подразделениями – большое искусство. Словом, кадры решают не многое, кадры решают все!



24 мая в зале совещаний ОАО «Метрострой» прошел традиционный семинар, приуроченный ко Дню кадрового работника. Собранных коллег поздравили с праздником генеральный директор ОАО «Метрострой» Вадим Николаевич Александров и заместитель генерального директора Валентина Петровна Забородина, после чего началось обсуждение профессиональных вопросов и перспектив



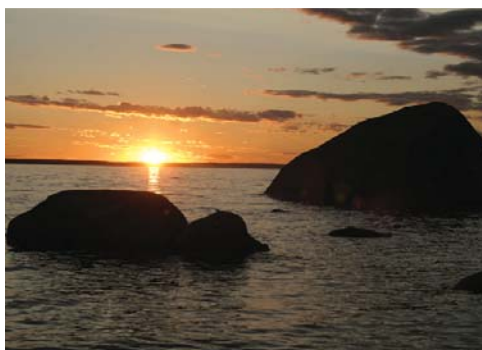
Нижний ряд (слева направо):
 Т.Н. Березкова,
 Е.А. Скворцова, О.Н. Долгова,
 А.А. Петров, В.П. Забородина,
 В.Н. Александров,
 Г.Н. Михайлова,
 О.Р. Ларионова,
 А.И. Кулеи, Т.Н. Добрылина,
 Н.А. Бирюкова;
верхний ряд (слева направо):
 Л.В. Гижинская,
 О.А. Каптанок, С.В. Авдеева,
 О.Б. Омельченко, Н.В. Кукина,
 В.Н. Смирнова, Р.И. Цицба,
 Ю.Б. Цицба, Ю.В. Аскенова,
 И.А. Фирсова, Л.В. Мальцева,
 Л.М. Шарифудинова,
 С.Г. Дружининская,
 Т.С. Пащенко, Н.А. Дятлова,
 Г.В. Зятикова, О.В. Лаптева,
 И.И. Сушко, Е.А. Березуева,
 И.А. Кудряшова,
 Е. В. Москвичева

Поздравляем!

Поймать мгновение...



Виктору Чумакову, фотографу нашей газеты, – 55 лет. Из них 28 отдано фотожурналистике и нашей газете. В этом номере мы решили показать несколько других его работ, не «метростроевских»... Вот так снимает наш фотограф! Витя, мы гордимся тем, что в нашей редакции работает настоящий профессионал. Прими наши самые искренние поздравления, ты чудесный человек и настоящий мастер своего дела!



Легенды Метростроя



Я ВАС БУДУ ПОМНИТЬ ВСЕГДА!

В Метрострое работает много настоящих людей. Людей старой закалки, преданных своему делу, интересных и интересующихся... Одна из них, несомненно, – это Мария Ивановна Горышина. Работе в Метрострое она посвятила более полувека! Ее трудовой путь обычным не назовешь: она стала метростроителем, влившись в дружную бригаду электромонтеров, а после долгое время, до самого выхода на пенсию, была начальником ПТО в СМУ-9. Столь долгий период работы был богат и знаменательными событиями, и выдающимися людьми. О каждом из своих коллег, учителей Мария Ивановна вспоминает с теплотой, улыбкой...

ская» специальность, но Мария Ивановна так не считает. – Знаете, это было военное время, – вспоминает она, – тогда границы между «женской» и «мужской» работой не было никакой, женщины работали наравне с мужчинами. Поэтому и специальность моя меня не пугала совсем.

О том, как пришла в Метрострой, Мария Ивановна вспоминает с улыбкой:

– Моему родственнику порекомендовали устроить меня в КЭММР (Контра электромеханомонтажных работ), это была одна из организаций, занимающихся монтажными работами. Руководил КЭММР Владислав Алексеевич Космодемьянский. После обстоятельной беседы он мне сказал: «Нет, для Вас, пожалуй, у меня работы не найдется!» Что ж, выхожу из конторы, только дохожу до проходной, как меня вызывают обратно. Владислав Алексеевич говорит: «Найду я для Вас работу. Приходите завтра, а до того времени подумайте, где Вы хотели бы работать – на производстве или в планово-производственном отделе?» На производство сразу было страшно идти, я была 25-летней девушкой... На следующий день прихожу к нему снова. «Вы, говорит, подумали?» Я отвечаю, что хотела бы в отделе работать. На что Владислав Алексеевич сказал «Я тоже подумал! Пойдете на производство!» Вот так я стала работать бригадиром бригады электромонтеров...

Сейчас сложно представить, как 25-летняя девушка, вчерашняя студентка, руководит бригадой мужчин...

– Мне было в моей бригаде очень уютно, – с улыбкой вспоминает Мария Ивановна, – как-то сразу удалось войти в коллектив, не было ни насмешек, ни обид, а было очень теплое отношение, поддержка, которую я всегда чувствовала... Все, что я не знала, я всегда спрашивала, и никто мне не отказывал, все подробно объясняли... Я благодарна за то, что у меня были такие учителя... Все приходилось учиться без отрыва от работы. Владислав Алексеевич Космодемьянский был очень строгим начальником, но справедливым. Как-то, помню, были у меня трудности с монтажом, он подходит ко мне и говорит: «Мария Ивановна, я могу такие вещи не знать, но Вам это знать положено!» Спрос был большой... Но он был очень прозорливым человеком. Увидел однажды, что я справляюсь с работой, Владислав Алексеевич всегда спрашивал с меня по моим возможностям.



Такой обаятельной и юной девушкой Мария Ивановна пришла в КЭММР на производство

Всему я училась на производстве. Когда КЭММР начал заниматься прокладкой кабелей в тоннелях, практики у нас никакой не было! Помню, был бригадир один, Ильям Калимулович Давыдов, для нас просто Илья. Мы с ним поехали в командировку в московский метрострой, ночами ходили по тоннелям и смотрели, как и что нужно делать... Принимали нас очень хорошо, стараясь передать весь уже накопленный московскими метростроевцами опыт.

С разворотом работ по пуску первой очереди метро коллектив монтажников КЭММР начал осваивать и выполнять большой объем работ в тоннелях и на станциях: освещение



С Александром Яковлевичем Штейнбергом

тоннелей, комплекс электромонтажных работ на станциях, включая архитектурное освещение, и в притоннельных выработках, монтаж эскалаторов, установка защитных затворов и монтаж СТП. Опыт по производству этих работ приобретался в течение всего времени строительства станций метро.

Помнит Мария Ивановна и суматоху перед пуском первой очереди ленинградского метрополитена.

– Мы работали по всему пусковому 8-километровому участку от «Автово» до «Площади Восстания», делали электричество в тоннелях и всех примыкающих выработках. Я тогда жила на Моховой и старалась как можно раньше встать, надеть рабочий комбинезон – и скорее на работу, чтобы все успеть. И до позднего вечера была на работе. Бывало, спустишься с утра на «Площади Восстания» в шахту и до позднего вечера эти 8 километров с заходами на все объекты проходишь... Времени обедать не было, еду привозили прямо на стройплощадку.

Перед самым пуском в 1955 году случилась еще одна оказия: прорвало трубу, всю нашу проводку залило. Утром мне позвонили, вызвали. Я пришла, увидела весь масштаб «потерь», и руки опустились. В то время работал со мной сменным Александр Яковлевич Штейнберг, фигура колоритная... Я смотрю на загубленную работу нашу, а Александр Яковлевич мне тогда и говорит: «Мария Ивановна, Вы не расстраивайтесь, на войне не без убитых!» И все мы сделать успели!

А потом был пуск... Много народу, важные люди... И после – торжественный прием в Таврическом дворце, где были и начальники, и рабочие и ИТР... Спустила некоторое время после ввода в эксплуатацию первой очереди метрополитена мне вручил Орден «Знак почета» сам товарищ Ворошилов...

С 1960 года все монтажные работы, которые вел КЭММР, передали Строительству №9 Ленметростроя, и Мария Ивановна работала уже на «девятке», сначала заместителем начальника ПТО, а потом начальником до самого выхода на пенсию.

– Работа в ПТО, конечно, отличалась от работы на производстве, – говорит Мария Ивановна. – Но я любила и то, и другое с одинаковой силой, меня всегда окружали хорошие люди, мастера своего дела. Я настолько втянулась в метростроение, жила им... Получала удовольствие от работы. Для меня это, наверное, как вторая жизнь была.

Я никогда не забуду своего первого учителя – Владислава Алексеевича Космодемьянского, который спрашивал строго, но доверял, знал, что можешь и сделаешь. Не забуду Моисея Михайловича Синичкина, под руководством которого 30 лет проработала в СМУ-9... Моисей Михайлович был исключительно знающим, опытным профессионалом и руководителем, требовательным и строгим начальником. Он очень уважительно относился к работникам, создавал коллектив, в котором не было места недоброжелательству, а было уважительное отношение и взаимопомощь. Конечно, за производственные упущения Моисей Михайлович наказывал, но никогда – «рублем», повторяя запомнившуюся многим фразу «Я не лезу в чужой карман!».

Не забуду Якова Александровича Майзеля, начальника участка по замораживанию грунта. В то время было очень много работ по бурению и заморозке грунта, для меня – работа новая, неизведанная. Он мне здорово помогал, все рассказывал, объяснял. Его помощь пригодилась при ликвидации первого «размыва» в 1974 году. Мы замораживали огромный участок грунта... Это были непрерывные работы. Про размыв много написано... Но я добавлю вот что: тогда каждый отдавался одному общему делу, как мог. От рабочего до начальника. Каждый считал это делом чести, делом совести. Поэтому и размыв был побежден! Да и не только на «размыве» такое было. Перед каждым пуском шла самоотверженная работа.

За все время работы в Ленметрострое мне очень везло с коллективом, и я всю жизнь буду помнить их помощь в работе, их доброе, справедливое и человеческое отношение ко мне.

Уже работая в должности начальника ПТО, Мария Ивановна часто бывала в командировках в других городах и странах, где силами СМУ-9 монтировались эскалаторы: в метрополитенах Баку и Минска.



Бригада Марии Ивановны во время монтажа подстанции на углу ул. Шкапина и набережной Обводного канала

– Там мне посчастливилось работать с Алексеем Николаевичем Чурляевым, – вспоминает она, – замечательным специалистом, истинным мастером своего дела. Они занимались монтажом механической части, а мы – электрической. Многочему я тогда научилась от него!

Особенно нужно сказать несколько слов о нашей работе по сооружению закрытой платформы для доставки рабочих поездом к блокам Чернобыльской АЭС после аварии 1986 года. Там работала наша бригада из СМУ-9 под руководством Игоря Александровича Березина. Там была и я... Моей задачей было согласование с Киевской проектной организацией стоимости выполняемых нами работ. Для их оценки и координации нашей деятельности я дважды вместе с заказчиками выезжала на место производства работ, к блокам ЧАЭС.

Знаете, это было страшное зрелище! В Припяти, городом рядом с АЭС, все было цело, благоустроено – и ни души. Люди бросали все и убегали, дома заброшенные стояли, только собаки оставленные изредка пробегали по пустынным улицам... Нас постоянно проверяли на уровень радиации. Многие после той работы получили льготы.

Мария Ивановна работала начальником ПТО СМУ-9 вплоть до выхода на пенсию в 2002 году. За многолетний добросовестный труд в 1994 году ей было присвоено звание «Заслуженный строитель Российской Федерации».

– Когда оказалась на пенсии, чувствовала себя рыбой, выброшенной из воды, – говорит Мария Ивановна. – Сказалась продолжительность работы в одном коллективе – слишком сильно ко всему привязываешься. И к людям, и к работе, которую полюбила всем сердцем...

Память

ДОРОГОЙ ЖИЗНИ – ДОРОГОЙ ПАМЯТИ

В преддверии празднования 68-ой годовщины Победы в Великой Отечественной войне, 7 мая, в соответствии с планом Совета ветеранов Метростроя, состоялась традиционная поездка группы ветеранов по местам боевой славы, в поселок Кобона.



Ежегодно, в канун этого светлого и великого для всех нас праздника, ветераны-метростроители навещают захоронение героев-метростроевцев, погибших при строительстве Дороги Жизни. Руководство ОАО «Метрострой» выделило для поездки ветеранов автобус. Первая остановка была у музея-диорамы «Прорыв блокады Ленинграда» возле Ладожского моста. Ветераны возложили цветы к подно-

жию поминального креста на берегу Невы, почтили минутой молчания память героев, отдавших свои жизни при прорыве блокады. По пути следования секретарь Совета ветеранов Нина Павловна Амосова рассказала о событиях трагических дней блокады и о героизме строителей Дороги Жизни, вручив каждому ветерану брошюры-памятки.

С прибытием в Кобону ветераны в первую очередь отправились на берег Ладожского озера, в то место, где в дни блокады проходила Дорога Жизни, откуда начинался опасный и порой трагический путь в блокированный



жию поминального креста на берегу Невы, почтили минутой молчания память героев, отдавших свои жизни при прорыве блокады.

По пути следования секретарь Совета ветеранов Нина Павловна Амосова рассказала о событиях трагических дней блокады и о героизме строителей Дороги Жизни, вручив каждому ветерану брошюры-памятки.

С прибытием в Кобону ветераны в первую очередь отправились на берег Ладожского озера, в то место, где в дни блокады проходила Дорога Жизни, откуда начинался опасный и порой трагический путь в блокированный



годы войны находился эвакуационный пункт, принимавший и обогревавший изможденных блокадников. В память строителей и защитников Дороги Жизни были поставлены и зажжены свечи перед иконами святых.

На берегу Староладожского канала у мемориала погибшим воинам, на захоронении метростроевцев, состоялся митинг, на котором с речью о героизме защитников Ленинграда выступил председатель Совета ветеранов Метростроя Константин Яковлевич Поначев. После трогательных слов благодарности павшим на мраморные плиты с именами героев-метростроителей



были возложены цветы. Тут же, на берегу Ладоги ветераны помянули павших героев, выпив «фронтовые сто грамм».



Поездки по Дороге Жизни – дань памяти героям Ленинградского фронта и жителям блокадного Ленинграда, своим героизмом и самопожертвованием победившим фашизм и саму смерть, отстаившим свободу и независимость нашей великой Родины. Память об их подвиге помогает ветеранам в воспитании молодого поколения метростроителей, достойного славы основателей Метростроя, утверждая, что никто не забыт и ничто не забыто!

**Юрий Николаевич Романов,
ЗАО «Управление-20
Метрострой»**

Обзор СМИ

14.05.2013 г., dp.ru
СМОЛЬНЫЙ ВЗЯЛСЯ
ЗА СТРОИТЕЛЬСТВО «ВАСИЛЕОСТРОВСКОЙ-2»

Ежедневным давам у станции метро «Василеостровская» может прийти конец в 2016 году. Смольный намерен вскоре объявить конкурс на проектирование второго выхода станции. Действующий вестибюль «Василеостровской» закроют на ремонт на два года. На его месте может появиться торговый центр.

Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Петербурга намерен вскоре объявить конкурс на проектирование второго выхода станции метро «Василеостровская». Информация об этом содержится в плане-графике размещения заказов комитета в 2013 году, опубликованном на сайте госзакупок.

Если проектировщик станет известен в конце нынешнего года (скорее всего, им станет ОАО «Ленметрогипротранс»), вестибюль может быть открыт в первой половине 2016 года. Около 3–6 месяцев займет проектирование, около двух месяцев – экспертиза, еще 1,5–2 года займет строительство. Если возникнут проблемы с прохождением экспертизы и имущественные проблемы, сроки могут быть увеличены <...>



Открытое акционерное общество
по строительству метрополитена
в городе Санкт-Петербурге «Метрострой»

190013, Санкт-Петербург, тел.: 635-77-55
Загородный пр., д. 52а факс: 635-77-47

Уважаемый Акционер!

Открытое акционерное общество по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой» сообщает, что 19 июня 2013 года в 13.00 часов по адресу: Санкт-Петербург, ул. Маршала Говорова, д. 39, в актовом зале Управления механизации – филиала ОАО «Метрострой» состоится годовое общее собрание акционеров. Форма проведения собрания – собрание.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. Утверждение годового отчета Общества.
2. Утверждение годовой бухгалтерской отчетности Общества, в том числе отчетов о прибылях и убытках (счетов прибылей и убытков) Общества.
3. Утверждение распределения прибыли Общества по результатам 2012 года.
4. О выплате дивидендов и их размере по акциям каждой категории за 2012 год.
5. Избрание членов Совета директоров Общества.
6. Избрание членов Ревизионной комиссии Общества.
7. Утверждение Аудитора Общества.
8. Одобрение крупной сделки.

Датой составления списков акционеров, имеющих право на участие в годовом общем собрании, считать **7 мая 2013 года**.

Заполненные бюллетени для голосования просим направить в ОАО «Метрострой» по почтовому адресу: **190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а**, либо представить лично по месту нахождения Общества: **190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а до 16 июня 2013 года**.

С информацией, подлежащей представлению акционерам, можно ознакомиться в рабочее время, начиная с **30 мая 2013 года** по адресу: **Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а, комната 213, тел. 635-77-27**.

Регистрация участников годового общего собрания будет проводиться по месту его проведения.

Начало регистрации – **19 июня 2013 г. в 12 час. 30 мин.**

Акционер имеет право принять участие в годовом общем собрании акционеров лично или через своего представителя, выдав ему доверенность.

При регистрации на общем собрании каждый акционер (представитель) должен иметь при себе документ, удостоверяющий личность – паспорт. Представитель акционера должен, кроме этого, иметь доверенность, подписанную акционером и заверенную в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

*С уважением,
Совет директоров ОАО «Метрострой»*

Совет ветеранов

НА УРОКЕ ЖИЗНЕЛЮБИЯ

В этом году программа празднования Дня Победы Совета ветеранов ОАО «Метрострой» была как никогда насыщенной. Помимо традиционного посещения памятных мест в Кобоне, места захоронения первого начальника Метростроя, Ивана Георгиевича Зубкова в Александро-Невской лавре, а также участия в городских мероприятиях, впервые для наших ветеранов был проведен праздничный концерт.

24 апреля на сцене актового зала Профессионального лицея Метростроя состоялось мероприятие, в котором приняли участие как сами ребята, так и приглашенные артисты из фольклорного ансамбля «ТРЫНЬ-ТРАВА».

Особым подарком для ветеранов стало выступление студента 1 курса Ярослава Маслянова, который исполнил номер в ори-



гинальном жанре, жонглируя теннисными ракетками и мячами. Несмотря на то, что Ярослав с детства занимается цирковым искусством и достиг в этом определенных успехов, он пришел в лицей получить профессию автомеханика. Благодаря этому в коллективе учебного заведения появился свой профессиональный артист, который параллельно учебе радуется своими выступлениями не только ребят и преподавателей, но и гостей лицея.

Во второй части концерта на сцену вышел квинтет «ТРЫНЬ-ТРАВА». Артисты начали свое выступление с эффектного выхода гусаров и сопровождающих их дам, исполнив несколько номеров из известных советских кинофильмов, а также знаменитые русские романсы. Кульминацией концерта стало исполнение песен времен Великой Отечественной войны. Услышав знакомые мелодии, ветераны начали подпевать, а после и вовсе пустились в пляс. На этом удивительном концерте наши молодые душой ветераны в



очередной раз подали нам урок жизнелюбия, задора, бодрости и оптимизма.

Закончилось мероприятие традиционным чаепитием, подготовленным работниками столовой лицея. Весь день прошел в очень дружественной, семейной атмосфере и мы надеемся, что подобное мероприятие станет доброй традицией для наших дорогих ветеранов. Отдельное спасибо за подготовку концерта заместителю директора лицея по учебно-воспитательной работе Эльвире Лебедевой и старшему мастеру Эдуарду Симоняну.

Спорт

ПЕТЕРБУРГСКИЙ «МЕТРОСТРОЙ» ВПЕРВЫЕ СТАЛ ОБЛАДАТЕЛЕМ КУБКА ЕВРОПЕЙСКИХ ЧЕМПИОНОВ

Кубок европейских чемпионов приедет в Петербург: впервые в истории его обладателем стала наша женская команда по хоккею на траве под руководством тренера Алексея Бойцова.

«Метрострой» упорно шел к победе. На предварительном этапе розыгрыша Кубка команда заняла первое место в своей группе, не проиграв ни одну встречу. Поочередно были обыграны команды «Университетас Стректе» (Литва) – 5:2, «Стад Франсе» (Франция) – 3:2, и зафиксирована ничья с «Лорензони» (Италия) – 1:1.

В финале розыгрыша Кубка соперником «Метростроя» стала команда «Грове» из Шотландии. Начало этого матча нельзя было назвать многообещающим – шотландки первыми открыли счет, но «Метрострой» смог отыграться и завершить решающую встречу со счетом 4:1.

Петербургская женская команда по хоккею на траве участвует в розыгрыше Кубка европейских чемпионов в третий раз, но еще ни разу не добиралась до пьедестала почета.

– В этот раз мы тоже поехали в Италию, где проходил розыгрыш Кубка, с самым боевым настроем, – рассказал «Метростроителю» главный тренер команды, директор Петербургского центра хоккея на траве Алексей Бойцов. – О первом месте не задумывались, ведь в турнире участвуют сильнейшие команды Европы, а в нашей группе все три команды были чемпионами своих стран. При таких обстоятельствах рассчитывать на победу было бы опрометчиво, но оттого она стала еще приятнее!

По регламенту в этом году представлять Россию на Кубке европейских чемпионов должна была команда «Волга-Телеком», в последний момент отказавшаяся от участия из-за финансовых трудностей.

– Следующими в списке были мы, – говорит Алексей Бойцов, – и Европейская федерация хоккея на траве допустила такую замену, несмотря на то что юридические сроки перезаявок уже прошли. В итоге нам удалось не только набраться европейского опыта, как планировалось, но и перевернуть представление европейцев о нашем хоккее на траве. После финального свистка болель-



ницы и игроки не сразу поняли, чем закончилась игра. Трибуны встретили нашу победу гробовым молчанием, а девчонки из «Метростроя» ликовали!

Напомним, что не так давно петербургская команда «Метрострой» стала обладателем Кубка России и Кубка короля Испании. Команда успешно провела два

зарубежных тренировочно-игровых сбора, «наиграв» тактику европейского хоккея на траве, усилилась парой новых игроков, а вскоре у «Метростроя» появится второй тренер из Голландии.

– Теперь наша задача – достойное выступление в чемпионате России, – поделился планами команды Алексей Бойцов.

Поздравляем команду с достойной победой и желаем новых спортивных достижений!

ВОЛЕЙБОЛ: ОСТАЕМСЯ В ХАРД-ЛИГЕ!

По итогам завершившегося волейбольного сезона любительская команда «Метрострой» обосновалась на третьем месте в третьей группе хард-лиги.

– Мы завоевали третье призовое место в хард-лиге, – рассказал «Метростроителю» помощник капитана команды «Метрострой», инженер по техническому надзору ЗАО «Компакт» Константин Савин. – В финальной борьбе победили команду «Вольт», некоторые игроки которой выступают за команду метрополитена. Результатом мы довольны! 20 апреля состоялось награждение по итогам сезона, где нам вручили заветный кубок и медали. Так что на следующий сезон мы остаемся в хард-лиге!

Вторая любительская волейбольная команда «Метрострой-2» по результатам сезона остается на 5-м месте в пятой группе медиум-лиги. По словам Константина Савина, до призовых мест в своей лиге команде не хватило нескольких очков.

Напомним, что команды «Метрострой» и «Метрострой-2» заявили о себе в любительской волейбольной лиге в сентябре 2011 года. Одним из идейных вдохновителей их создания стал инженер по техническому надзору ЗАО «Компакт» Константин Савин, помощник капитана команды «Метрострой». Обе команды состоят в основном из волейболистов-любителей Комплекта и Управления №10, есть также и приглашенные спортсмены.

Предыдущий игровой сезон 2012-2013 гг. ознаменовался для «Метростроя» и «Метростроя-2» успешными играми и обновлениями в игровом и тренерском составе. Команда тренировалась под



руководством Ивана Кубанова, кандидата в мастера спорта, имеющего 9-летний опыт тренерской работы. По словам помощника капитана команды «Метрострой» Константина Савина, новый тренер сделал упор на физической подготовке, а также работе над ошибками. Также команды были усилены тремя новыми игроками.

Еще одно немаловажное достижение команд в предыдущем сезоне – это выход в лигу рангом выше.

– Команда «Метрострой», выступавшая в медиум-лиге, – прокомментировал Константин, – уверенно обыграла все 9 команд своей группы и заслужила выход в хард-лигу. Команда «Метрострой-2» также в результате безоговорочной победы в своей лайт-лиге вышла в медиум-лигу.

Желаем обеим командам дальнейших успехов и побед!

Примечание: к моменту сдачи номера в печать стало известно, что команда «Метрострой» заняла 1 место во втором Ежегодном открытом турнире по волейболу на призы Ассоциации Сотрудников Силыхов Структур «Воин» (17-19 мая), уверенно вырвав победу у сильных соперников. Поздравляем!

ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ

ИЮНЬ

2	Александр Николаевич СКОРИНОВ (СМУ-19) – 85-летие
3	Виктор Константинович КОЗЛОВ (ЛМЗ) – 70-летие
5	Федосья Нестервна КАРАВАЙ (СМУ-19) – 80-летие Татьяна Владимировна ИВАНОВА (ТО-3) – 55-летие
10	Галина Павловна МИХАЙЛОВА (Управление) – 75-летие
16	Валентина Павловна МИХАЙЛОВА (ЖБКиД) – 65-летие
20	Петр Александрович ТИХОМИРОВ (СМУ №13) – 60-летие
30	Мария Ивановна КРЕСТЬЯНИНОВА (УПТК) – 90-летие

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Акционерное общество открытого типа по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой». Газета зарегистрирована региональной инспекцией по защите свободы печати и массовой информации Российской Федерации (Санкт-Петербург) 10.11.93 г. Регистрационный номер П 0597

Редактор: Андрей Бергнер

Фото: Виктор Чумаков
Корреспондент: Ирина Сидорина
Верстка и дизайн: Елена Тальянова
Номер подписан в печать 27.05.2013 г.
Газета отпечатана в типографии «Кириллица», Санкт-Петербург, Синопская наб., д. 64, литера А.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

190013, Санкт-Петербург, Загородный пр., д. 52а
Телефон: (812) 635-77-28
metrostroytel@mail.ru
www.metrostroy-spb.ru
Отзывы направлять по адресу редакции.
Тираж 1700 экземпляров.